Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/1801

13. 03. 74

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Richtlinie des Rates zur Anpassung der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung an den technischen Fortschritt (70/220/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (70/156/EWG) [1]), geändert durch die dem am 22. Januar 1972 in Brüssel unterzeichneten Vertrag über den Beitritt neuer Mitgliedstaaten zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und zur Europäischen Atomgemeinschaft beigefügte Akte [2]), insbesondere auf Artikel 11, 12 und 13,

gestützt auf die Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (70/220/EWG) [3]), geändert durch die dem am 22. Januar 1972 in Brüssel unterzeichneten Vertrag über den Beitritt neuer Mitgliedstaaten zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und zur Europäischen Atomgemeinschaft beigefügte Akte [2]), insbesondere auf Artikel 3,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Schutz der Bevölkerung gegen die zunehmende Luftverschmutzung, insbesondere in den Städten, erfordert energische Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung zum Antrieb von Kraftfahrzeugen. Dies wird durch die im Motorenbau erzielten technischen Fortschritte ermöglicht.

Diese Motoren müssen in Zukunft mit Vergasern ausgerüstet sein, die die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte für die Emissionen bei Leerlaufbetrieb in allen Stellungen der dem Benutzer zur Verfügung stehenden Regelelemente gewährleisten.

Die bei der Anwendung der derzeit geltenden Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 gesammelten Erfahrungen lassen es angezeigt erscheinen, die Richtlinie zu ändern, um die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen durch die zuständigen Stellen zu erleichtern.

Es ist ferner angebracht, einige Änderungen zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeugtypen hinsichtlich der Schadstoffemissionen vorzunehmen, insbesondere um die Ausdehnung der Betriebserlaubnis auf Fahrzeugtypen zu ermöglichen, die sich von dem ursprünglich genehmigten Typ durch ihr Gewicht und/oder ihr Übersetzungsverhältnis unterscheiden.

Die Kommission hat am 10. Oktober 1973 dem Ausschuß zur Anpassung der Richtlinien für die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse bei Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt einen Änderungsvorschlag zur Stellungnahme vorgelegt. Da der Vorschlag nicht der Stellungnahme des Ausschusses entsprach, hat die Kommission die zu treffenden Maßnahmen gemäß dem Verfahren nach Artikel 13, Absatz 3, Buchstabe b der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger dem Rat vorgeschlagen –

---

[1]) 70/156/EWG, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 73 vom 27. März 1972, S. 115, 157

[3]) 70/220/EWG, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 76 vom 6. April 1970, S. 1

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1
Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon 02221 / 36 35 51

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I bis V der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) werden gemäß dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

1. Vom 1. Januar 1975 ab dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verunreinigung der Luft durch Motorabgase beziehen:
   - für einen Fahrzeugtyp die EWG-Betriebserlaubnis, die Ausstellung des in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/156/EWG) vorgesehenen Bescheinigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern,
   - das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht untersagen, sofern die Emissionen luftverunreinigender Gase dieses Fahrzeugstyps oder dieser Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

2. Vom 1. Oktober 1975 ab dürfen die Mitgliedstaaten:
   - die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/156/EWG) vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Fahrzeugtyp ausstellen, dessen Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hiermit bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2.), II, IV (1.2.) und V geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen;
   - die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen verweigern, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hermit bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2.), II, IV (1.2.) und V geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen;
   - das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen verbieten, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hiermit bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2.), II, IV (1.2.) und V geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen.

3. Vom 1. Oktober 1976 ab dürfen die Mitgliedstaaten:
   - die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 (70/156/EWG) vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Fahrzeugtyp ausstellen, dessen Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hiermit bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2.) und IV (1.5.) geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen;
   - die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen verweigern, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hiermit bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2.) und IV (1.5.) geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen;
   - das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen verbieten, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht den hiermit bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2.) und IV (1.5.) geänderten Bestimmungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) entsprechen.

4. Vor dem 1. Oktober 1974 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen und setzen die Kommission unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1957 zugeleitet mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 13. März 1974 – I/4 – 680 70 – E – Kr 15/74:

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Februar 1974 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist nicht vorgesehen.

Mit der alsbaldigen Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Anhang

Änderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970

Anhang I: Begriffsbestimmungen, Antrag auf Genehmigung und Prüfvorschriften

Punkt 3.2.1.1.4. muß lauten:

3.2.1.1.4. Vorbehaltlich der Bestimmungen nach 3.2.1.1.5. wird die Prüfung dreimal durchgeführt. Bei jeder Prüfung müssen die ermittelten Mengen an Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen unter den Werten liegen, die in der nachstehenden Tabelle für das jeweilige Bezugsgewicht angegeben sind:

Bezugsgewicht Pr kg	Kohlenmonoxyd g/Prüfung L_1	Kohlenwasserstoffe g/Prüfung L_2
$Pr \leqq 750$	80	6,8
$750 < Pr \leqq 850$	87	7,1
$850 < Pr \leqq 1020$	94	7,4
$1020 < Pr \leqq 1250$	107	8,0
$1250 < Pr \leqq 1470$	122	8,6
$1470 < Pr \leqq 1700$	135	9,2
$1700 < Pr \leqq 1930$	149	9,7
$1930 < Pr \leqq 2150$	162	10,3
$2150 < Pr$	176	10,9

3.2.1.1.4.1. Hinsichtlich jedes vorstehend genannten Schadstoffes darf jedoch eines der drei erzielten Ergebnisse den vorstehend für das Bezugsfahrzeug zulässigen Grenzwert um 10 v. H. überschreiten, falls das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem zulässigen Grenzwert liegt. Werden die zulässigen Grenzwerte bei mehreren Schadstoffen überschritten, so können diese Überschreitungen sowohl bei derselben Prüfung als auch bei verschiedenen Prüfungen auftreten.

Nach dem vorstehenden Punkt ist der folgende neue Punkt 3.2.1.1.5. anzufügen:

3.2.1.1.5. Die Zahl der unter Punkt 3.2.1.1.4. vorgeschriebenen Prüfungen wird unter den nachstehend festgelegten Bedingungen verringert; dabei bezeichnet V_1 das Ergebnis der ersten Prüfung und V_2 der zweiten Prüfung jedes der unter Punkt 3.2.1.1.4. genannten Schadstoffe.

3.2.1.1.5.1. Es werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, falls bei den beiden genannten Schadstoffen $V_1 \leqq 0{,}70$ L.

3.2.1.1.5.2. Es werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, falls bei den beiden genannten Schadstoffen $V_1 \leqq 0{,}85$ L, jedoch bei mindestens einem der Schadstoffe $V_1 \geqq 0{,}70$ L. Überdies muß bei jedem der genannten Schadstoffe V_2 den Bedingungen $V_1 + V_2 \leqq 1{,}70$ L und $V_2 \leqq$ L genügen.

In Punkt 3.2.1.2.2. ist folgender Satz hinzuzufügen:

Diese Vorschrift ist nach den in Anhang IV enthaltenen Angaben unter allen Betriebsbedingungen zu überprüfen, die sich aus der Betätigung der verschiedenen, dem Benutzer überlassenen Regelorgane ergeben.

Nach Punkt 3.2.1.3.3. ist folgender neuer Punkt 4 hinzuzufügen:

4. Ausdehnung der Betriebserlaubnis

4.1. Kraftfahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsgewichten
Die Betriebserlaubnis eines Kraftfahrzeugtyps darf auf Kraftfahrzeugtypen, die sich vom zugelassenen Typ nur durch das Bezugsgewicht unterscheiden, unter nachstehenden Bedingungen ausgedehnt werden:

4.1.1. Die Betriebserlaubnis darf auf Kraftfahrzeugtypen ausgedehnt werden, deren Bezugsgewicht lediglich bewirkt, daß unmittelbar benachbarte äquivalente Schwungmassen Verwendung finden.

4.1.2. Führt das Bezugsgewicht des Kraftfahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, zur Verwendung eines Schwungrades, das ein höheres Schwungmassenäquivalent erzielt als das Schwungrad, das dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, so ist die Ausdehnung der Betriebserlaubnis zu genehmigen.

4.1.3. Führt das Bezugsgewicht des Kraftfahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, zur Verwendung eines Schwungrades, das ein niedrigeres Schwungmassenäquivalent erzielt als das Schwungrad, das dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, so ist die Ausdehnung der Betriebserlaubnis zu genehmigen, wenn die bei dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp erreichten Schadstoffmengen die Grenzwerte, die für den Fahrzeugtyp zulässig sind, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, nicht überschreiten.

4.2. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Gesamtübersetzungsverhältnissen

Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Betriebserlaubnis darf unter den nachstehenden Bedingungen auf solche Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, die sich von dem genehmigten Typ lediglich bei den Gesamtübersetzungsverhältnissen unterscheiden:

4.2.1. Für jedes Übersetzungsverhältnis, das bei der Prüfung Typ I benützt wird, ist das Verhältnis $E = \frac{v_2 - v_1}{v_1}$ zu ermitteln;

hierbei bezeichnen V_1 und V_2 die einer Motordrehzahl von 1000 U/min zugeordnete Geschwindigkeit des genehmigten Fahrzeugtyps bzw. des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung beantragt wird.

4.2.2. Falls für jedes Verhältnis $E \leqq 5$ v. H. ist, so ist die Ausdehnung ohne Wiederholung der Prüfungen Typ I zu genehmigen.

4.2.3. Ist für mindestens ein Verhältnis $E \geqq 5$ v. H. und für jedes Verhältnis $E \leqq 10$ v. H., so sind die Prüfungen Typ I zu wiederholen, jedoch ist ihre Durchführung auf einem Prüfstand zulässig, den der Hersteller vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörden wählen kann. Das Protokoll über die Prüfungen ist dem Technischen Dienst zu übergeben.

4.3. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsgewichten und verschiedenen Gesamtübersetzungsverhältnissen

Die für einen Kraftfahrzeugtyp erteilte Betriebserlaubnis darf auf Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, die sich vom genehmigten Typ nur bei dem Bezugsgewicht und bei dem Gesamtübersetzungsverhältnis unterscheiden, vorausgesetzt die Vorschriften nach 4.1. bis 4.2. werden eingehalten.

4.4. Hinweis

Sind für die Betriebserlaubnis eines Fahrzeugtyps die Vorschriften nach 4.1. bis 4.3. zugrunde gelegt worden, so darf diese Betriebserlaubnis nicht auf andere Fahrzeugtypen ausgedehnt werden.

Punkt 3.2.2. ist durch folgenden neuen Punkt 5 zu ersetzen:

5. Übereinstimmung der Produktion

5.1. Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion hinsichtlich der Begrenzung der Emission luftverunreinigender Gase aus dem Motor erfolgt in der Regel an Hand der in der Mitteilung in Anhang VII enthaltenen Beschreibung und erforderlichenfalls aufgrund der unter 3.2. genannten Prüfung der Typen I, II und III oder einiger dieser Prüfungen.

5.1.1. Zur Kontrolle der Übereinstimmung hinsichtlich der Prüfung Typ I gilt:

5.1.1.1. Ein aus der Serie entnommenes Fahrzeug ist der Prüfung nach 3.2.1.1. zu unterziehen. Anstelle der Grenzwerte nach 3.2.1.1.4. gelten jedoch folgende Grenzwerte:

Bezugsgewicht Pr kg	Kohlenmonoxyd g/Prüfung L_1	Kohlenwasserstoffe g/Prüfung L_2
$Pr \leqq 750$	96	8,8
$750 < Pr \leqq 850$	105	9,3
$850 < Pr \leqq 1020$	112	9,6
$1020 < Pr \leqq 1250$	129	10,4
$1250 < Pr \leqq 1470$	146	11,1
$1470 < Pr \leqq 1700$	162	11,9
$1700 < Pr \leqq 1930$	178	12,6
$1930 < Pr \leqq 2150$	195	13,3
$2150 < Pr$	211	14,1

5.1.1.2. Entspricht das entnommene Fahrzeug nicht den Vorschriften nach 5.1.1.1., so steht es dem Hersteller frei, Stichprobenmessungen an einigen aus der Serie entnommenen Fahrzeugen zu verlangen, wobei die Stichprobe das ursprünglich geprüfte Fahrzeug enthalten muß. Der Hersteller bestimmt die Größe der Stichprobe. Die Fahrzeuge sind, mit Ausnahme des ursprünglich entnommenen, nur einer Prüfung Typ I zu unterziehen.

Das für das ursprünglich geprüfte Fahrzeug zu berücksichtigende Ergebnis besteht aus dem arithmetischen Mittel der Ergebnisse der drei an diesem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen des Typs I. Sodann ist für jedes luftverunreinigende Gas das arithmetische Mittel $\bar{x}$ der aus der Stichprobe gewonnenen Ergebnisse sowie die Standard-Abweichung S [1]) der Stichprobe zu ermitteln. Die Serienproduktion gilt als vorschriftsmäßig, wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

$$\bar{x} + k.S \leqq L$$

L = zulässiger Grenzwert nach 5.1.1.1. für das jeweilige luftverunreinigende Gas.

k = statistischer Faktor, der von n abhängt und in der folgenden Tabelle angegeben ist.

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Wenn $n \geqq 20$ wird $k = \frac{0{,}860}{\sqrt{n}}$

5.1.2. Wird eine Prüfung Typ II oder Typ III an einem der Serie entnommenen Fahrzeug durchgeführt, so sind die Vorschriften nach 3.2.1.2.2. und 3.2.1.3.2. einzuhalten.

5.1.3. Abweichend von den Vorschriften nach 2.1.1. des Anhangs III darf der die Prüfung auf Übereinstimmung der Produktion durchführende technische Dienst im Einvernehmen mit dem Hersteller die Prüfung Typ I, II und III bei Fahrzeugen mit einer Laufleistung von weniger als 3000 km durchführen.

Anhang II: Hauptmerkmale des Motors und Angaben über die Durchführung der Prüfungen

Punkt 1.4. muß lauten:

1.4. Zahl und Anordnung der Zylinder: . . . . . .

Punkte 3.2.1.3.1. bis 3.2.1.3.5.:

Der Text rechts auf der Seite muß lauten: „Kraftstoffdurchsatzkurve in Abhängigkeit vom Luftdurchsatz sowie Angabe der Grenzeinstellungen, die zur Einhaltung der Kurve erforderlich sind [2])."

---

[1]) $S^2 = \Sigma \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$ wobei x ein beliebiges der n Einzelergebnisse ist.

Anhang III: Prüfung Typ I

Punkt 4.1.4. muß lauten:

4.1.4. Es ist zu überprüfen, ob die so erhaltene Einstellung der Bremse für andere Zwischenbedingungen zwischen Leerlauf und größter Geschwindigkeit des Fahrzyklus gilt. Erforderlichenfalls ist eine gemittelte Einstellung zu wählen.

Punkt 5.3. muß lauten:

5.3. Betätigung der Starterklappe

5.3.1. Handstarterklappe

Die Starterklappe muß so schnell wie möglich ausgeschaltet werden, und zwar grundsätzlich vor Beginn der Beschleunigung von 0 auf 50 km/h im ersten Fahrzyklus. Ist diese Vorschrift nicht einzuhalten, so muß der Zeitpunkt der tatsächlichen Zurückstellung angegeben werden. Das Verfahren zur Verstellung der Starterklappe muß den Angaben des Herstellers entsprechen.

5.3.2. Automatische Starterklappe

Ist das Fahrzeug mit einer automatischen Starterklappe ausgerüstet, so muß diese nach den Angaben des Herstellers über die Einstellung und den kick-down nach Kaltstart bedient werden. Ist der Zeitpunkt für den kick-down nicht angegeben, so muß dieser 13 Sekunden nach Anlaufen des Motors betätigt werden.

Am Ende von 6.2.1. ist hinzuzufügen:

Wird wegen der Beschaffenheit der Gasauffangeinrichtung des Beutels keine vollständige Mischung der während der Prüfung emittierten Gase erreicht, so müssen diese vor der Analyse z. B. mit Hilfe einer Umwälzpumpe gemischt werden.

In 7.1. muß die letzte Definition lauten:

PH : Partialdruck des Wasserdampfs in Millimeter Hg.

Anhang IV: Prüfung Typ II

Punkt 1.2. muß lauten:

1.2. Die Prüfung Typ II muß unmittelbar nach dem vierten Fahrzyklus der Prüfung Typ I bei Motorleerlauf ohne Verwendung der Kaltstarteinrichtung durchgeführt werden. Unmittelbar vor jeder weiteren Messung des Kohlenmonoxydgehalts ist ein Fahrzyklus der Prüfung Typ I nach 1.1. Anhang III durchzuführen.

Folgender neuer Punkt 1.5. ist hinzuzufügen:

1.5. Leerlaufeinstelleinrichtungen

1.5.1. Begriffsbestimmung

Leerlaufeinstelleinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind Teile, mit denen Motorleerlaufbedingungen geändert werden können und die schon mit den in 1.5.1.1. beschriebenen Werkzeugen betätigt werden können. Insbesondere gelten nicht als Leerlaufeinstelleinrichtungen Einrichtungen zur Einstellung des Kraftstoff-Luftgemisches, vorausgesetzt, daß zu ihrer Verstellung die Sicherungsteile entfernt werden müssen, die normalerweise jeden Eingriff von Nichtfachleuten verhindern.

1.5.1.1. Werkzeuge, die für die Betätigung der Leerlauf-Einstellvorrichtungen verwendet werden können: Schraubenzieher (für Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben, Schlüssel [Ringschlüssel, Gabelschlüssel oder einstellbaren Schraubenschlüssel], Zangen, Sechskantstiftschlüssel).

1.5.2. Ermittlung der Meßpunkte

1.5.2.1. Zu Beginn ist eine Messung unter den bei der Prüfung Typ I verwendeten Einstellbedingungen durchzuführen.

1.5.2.2. Für jede kontinuierlich zu regelnde Einstelleinrichtung ist eine ausreichende Zahl kennzeichnender Stellungen zu bestimmen.

1.5.2.3. Der Gehalt an Kohlenmonoxyd in den Auspuffgasen muß in allen möglichen Stellungen der Einstelleinrichtungen gemessen werden; bei kontinuierlich zu regelnden Einstelleinrichtungen sind jedoch nur die nach 1.5.2.2. bestimmten Stellungen zu berücksichtigen.

1.5.2.4. Das Ergebnis der Prüfung Typ II ist als befriedigend zu betrachten, wenn eine der beiden nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

1.5.2.4.1. Die nach 1.5.2.3. gemessenen Werte überschreiten den Grenzwert nicht;

1.5.2.4.2. Der Höchstwert, der festgestellt wird, wenn eine der Einstelleinrichtungen kontinuierlich verändert wird, während die übrigen Einstelleinrichtungen unverändert bleiben, überschreitet den Grenzwert nicht; diese Bedingung muß bei allen unterschiedlichen Zusammenwirkungen der nicht kontinuierlich zu regelnden Einstelleinrichtungen erfüllt sein.

1.5.2.5. Die möglichen Stellungen der Einstelleinrichtungen sind begrenzt:

1.5.2.5.1. einerseits durch den höheren der beiden folgenden Werte: die niedrigste Motordrehzahl im Leerlauf; die vom Hersteller empfohlene Leerlaufdrehzahl abzüglich 100 Umdrehungen/Minute;

1.5.2.5.2. andererseits durch den kleinsten der drei folgenden Werte: die höchste Motordrehzahl, die durch Einwirkung auf die Leerlaufeinstelleinrichtung zu erreichen ist; die vom Hersteller empfohlene Leerlaufdrehzahl zuzüglich 250 Umdrehungen/Minute; die Einschaltdrehzahl der automatischen Kupplungen.

1.5.2.6. Darüber hinaus dürfen Leerlaufeinstellungen, die einen einwandfreien Betrieb des Motors nicht gestatten, nicht als Meßpunkte gewählt werden. Insbesondere sind bei Motoren mit mehreren Vergasern alle Vergaser gleich einzustellen.

Anhang V: Prüfung Typ III

Der folgende neue Punkt 5 ist hinzuzufügen:

5. Alternativprüfverfahren

5.1. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn für jede der in 2.2. bestimmten Betriebsbedingungen nachgeprüft worden ist, ob das System zur Rückführung bzw. zur Kurbelgehäuseentlüftung geeignet ist, die gesamten Gase, die aus dem Kurbelgehäuse in die Atmosphäre gelangen könnten, wieder anzusaugen.

5.2. Die Vorschriften nach 2 und 4.7. gelten auch für dieses Verfahren.

5.3. Vorschriften für die Durchführung der Prüfung

5.3.1. Allgemeines Verfahren

5.3.1.1. Be- und Entlüftungsöffnungen des Motors sind unverändert zu lassen.

5.3.1.2. Der Druck im Kurbelgehäuse ist an der Öffnung für den Ölmeßstab zu messen. Die Druckmessung ist mit einem Schrägrohrmanometer mit Wasserfüllung durchzuführen.

5.3.1.3. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn bei keiner der in 2.2. bestimmten Betriebsbedingungen der im Kurbelgehäuse gemessene Druck den atmosphärischen Druck während der Messung überschreitet.

5.3.1.4. Überschreitet der Kurbelgehäusedruck bei einer der in 2.2. bestimmten Betriebsbedingungen den atmosphärischen Druck, so ist auf Verlangen des Herstellers die in 5.3.2. bestimmte zusätzliche Prüfung durchzuführen.

5.3.1.5. Bei der Prüfung nach dem beschriebenen Verfahren ist der im Kurbelgehäusedruck auf ± 1 mm Wassersäule genau zu messen.

5.3.2. Verfahren der zusätzlichen Prüfung

5.3.2.1. Be- und Entlüftungsöffnungen des Motors sind unverändert zu lassen.

5.3.2.2. An der Öffnung für den Ölmeßstab ist für die Kurbelgehäusegase ein undurchlässiger weicher Beutel mit einem Fassungsvermögen von etwa fünf Litern anzubringen. Dieser Beutel muß vor jeder Messung leer sein.

5.3.2.3. Der Beutel ist vor jeder Messung zu verschließen. Bei jeder der in 2.2. bestimmten Betriebsbedingungen ist er für die Dauer von fünf Minuten mit dem Kurbelgehäuse zu verbinden.

5.3.2.4. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn bei keiner der in 2.2. bestimmten Betriebsbedingungen eine sichtbare Füllung des Beutels eintritt.

5.3.3. Hinweis

5.3.3.1. Ist der Motor so konstruiert, daß die Prüfung nach 5.3.1. und 5.3.2. nicht möglich ist, so sind die Messungen nach 5.3.2. mit folgenden Änderungen durchzuführen:

5.3.3.2. Vor der Prüfung sind alle Öffnungen zu verschließen, die nicht der Rückführung der Gase dienen.

5.3.3.3. Der Beutel ist an eine geeignete Abzweigung, die keinen zusätzlichen Druckverlust hervorrufen darf, an der Rückführung des Kurbelgehäuseentlüftungssystems unmittelbar am Anschluß der Rückführung am Motor anzuschließen.

Begründung

I. Allgemeines

Die Anwendung der Vorschriften der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 (70/220/EWG) über „Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung [1]) führte im Bereich der Europäischen Gemeinschaften bereits zu einer erheblichen Verringerung der Emissionen von Kohlenmonoxyd und unverbrannten Kohlenwasserstoffen durch mit solchen Motoren ausgerüstete Fahrzeuge. In bezug auf die gesamte Umweltbelastung wird dieser Effekt jedoch durch die ständige Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes teilweise neutralisiert. Diese Tatsache sowie die steigenden Anforderungen zum Schutz der Volksgesundheit und der Umwelt lassen eine Verschärfung der Bestimmungen dieser Richtlinie angebracht erscheinen.

Inzwischen haben die Ergebnisse der Beratungen der Sachverständigengruppe „Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge – technische Aspekte" gezeigt, daß die im Motorenbau gemachten technischen Fortschritte insbesondere eine weitere Senkung der zulässigen Emissionswerte kurzfristig gestatten. Aufgrund dieser Ergebnisse haben die zuständigen technischen Abteilungen der Kommission einen Richtlinienentwurf zur Änderung der obengenannten Richtlinie ausgearbeitet, der im wesentlichen eine Verringerung der zulässigen Grenzwerte für Kohlenmonoxyd um 20 v. H. und für unverbrannte Kohlenwasserstoffe um 15 v. H. vorsieht. Weiter werden die Bestimmungen über die Prüfung der Kohlenmonoxyd-Emission im Leerlauf dahin gehend abgeändert, daß der vorgeschriebene Grenzwert bei allen im normalen Fahrbetrieb möglichen Vergasereinstellungen eingehalten werden muß. Zusammen bedeuten diese Änderungen nach ihrem Inkrafttreten eine weitere wesentliche Verringerung der Luftverunreinigung durch die Kraftfahrzeuge sowie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der städtischen Umweltbedingungen.

Gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die „Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" [2]) und Artikel 5 der Richtlinie des Rates vom 20. März 1970 über „Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung" [3]) hat die Kommission am 10. Oktober 1973 den Ausschuß „Kraftfahrzeuge" um Stellungnahme zu dem obenerwähnten Richtlinienentwurf gebeten.

Der technische Inhalt dieses Entwurfes fand die Zustimmung des Ausschusses, es gab jedoch Meinungsverschiedenheiten über die Anwendungstermine der einzelnen Bestimmung des Artikels 2. insbesondere hinsichtlich der geänderten Prüfung der Leerlaufemissionen. Der Entwurf wurde aus diesem Grund nicht mit der erforderlichen qualifizierten Mehrheit vom Ausschuß befürwortet. Nach Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe b der vorerwähnten Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 [4]) muß nunmehr die Kommission dem Rat unverzüglich die zu treffenden Maßnahmen vorschlagen.

Seit der Konsultation des Ausschusses haben sich jedoch Veränderungen in den Standpunkten der Regierungen einzelner Mitgliedstaaten ergeben. Die Dienststellen der Kommission haben mit den Sachverständigen dieser Regierungen Verbindung aufgenommen und die neue Lage eingehend geprüft. Aufgrund der dabei erzielten Erkenntnisse sieht der Entwurf jetzt als Anwendungstermin für die geänderte Prüfung der Kohlenmonoxydemissionen im Leerlauf den 1. Oktober 1976 vor. Die anderen im ursprünglichen Entwurf vorgeschlagenen Bestimmungen bleiben unverändert.

Nach Artikel 1 dieses Richtlinienentwurfs kann der Wortlaut der Anhänge der Richtlinie vom 6. März 1970 (70/220/EWG) durch die neuen im Anhang zur Änderungsrichtlinie enthaltenen Bestimmungen ersetzt werden. In Artikel 2 werden die Fristen für die Annahme, Veröffentlichung und Anwendung dieser so geänderten Vorschriften festgelegt.

II. Schlußfolgerung und Vorschlag

In Anbetracht des Vorstehenden wird die Kommission ersucht, den beigefügten Richtlinienentwurf zu genehmigen und nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 über die „Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger" dem Rat weiterzuleiten.

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 76 vom 6. April 1970, S. 1 ff.

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1 ff.

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 76 vom 6. April 1970, S. 1 ff.

[4]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1 ff.